estudios del hábitat | (8) |FEBRERO 2003 | ISSN 0328-929X. | pp. 19-34
UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA | FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

TENDENCIAS Y RUPTURAS EN LA EXPANSIÓN URBANA. RELACIONES ENTRE MOVILIDAD Y LOS PROCESOS DE GLOBALIZACION. EL CASO DEL GRAN LA PLATA.

Olga Ravella*, Nora Giacobbe*

Resumen *Se trata de explorar la incidencia del proceso de globalización en las transformaciones territoriales del Gran La Plata analizando especialmente los factores relacionados con la movilidad de bienes y personas. Se analizan en cada periodo histórico desde el punto de vista económico y desde la movilidad los factores principales que contribuyeron a la actual configuración espacial. Se evalúan las modificaciones territoriales, directamente vinculadas con el proceso de globalización y las transformaciones derivadas de causas endógenas propias de la evolución histórica, a través del análisis de las relaciones entre dichos procesos y la movilidad; observándose una doble incidencia del proceso de globalización en la microregión.*

Abstract *This article explores the incidence of the globalization process in the territorial transformations of the Gran La Plata region, and analize the factors especially related to goods and people mobility. The main factors that contribute to the current space configuration are analyzed in every historical period from an economic and also a mobility point of view. Territorial modifications directly linked with the globalization process as well as transformations derived from endogenous causes characteristic of the historical evolution, are evaluated through the analysis of the relationships between these processes and mobility. A double incidence of the globalization process is observed at the microregion.*

CLAVES: movilidad - globalización - dinámica territorial
KEYWORDS: movility - globalization - territorial dinamics

1 INTRODUCCIÓN

El propósito del presente trabajo[1] es analizar los factores - en especial los relacionados con la movilidad de bienes y personas - que indujeron cambios en la estructura y organización urbana en la microrregión del Gran La Plata, a fin de evaluar las modificaciones territoriales influidas por contingencias exógenas, directamente vinculadas con el proceso de globalización y las transformaciones derivadas de causas endógenas propias de la evolución histórica.

En la sociedad post-industrial signada por la reestructuración de los procesos productivos y la masificación del transporte individual, se están produciendo cambios significativos en la movilidad de bienes y personas. En electo, la globalización tiende a vincular, a través de redes, los nodos de mayor jerarquía de las regiones diseñando un nuevo mapa geopolítico. El desplazamiento hacia el sector terciario altamente especializado de los países industrializados, la industrialización acelerada o la desindustrialización de países del tercer mundo y los cambios en la tecnología de la información enlazan de manera desigual los mercados internacionales ampliando la brecha entre regiones ricas y pobres, colocando en situación de desventaja a las ciudades que no participan de los circuitos globales. La ciudad de La Plata se vincula colateralmente a estas redes a través de su pertenencia al área metropolitana de Buenos Aires y es en ese sentido que recibe el impacto de algunas de las intervenciones necesarias al establecimiento del nuevo orden mundial.

La ciudad de La Plata, capital de la provincia de Buenos Aires situada a 60 Km. de la Capital del País, conforma con las localidades vecinas de Ensenada y Berisso y sus respectivos municipios un conglomerado de aproximadamente 750000 habitantes denominado Microregión del Gran La Plata, disociado morfológicamente del Area Metropolitana por el Parque Pereyra, única barrera a la expansión urbana hacia y desde el sur. La ciudad fue concebida, en 1882, en el marco de un contexto externo de transformaciones económicas del sistema capitalista mundial y de un contexto interno de necesidades políticas de creación de una capital para la Provincia de Buenos Aires que le permitiera a la ciudad de Buenos Aires desligarse del doble rol de capital provincial y del país. Las innovaciones tecnológicas que signaron el siglo XIX tuvieron directa repercusión en el trazado de La Plata —que incluyó al ferrocarril y al tranvía

* Profesor- Investigador UNLP; Docente-Investigador UNLP.

como ejes estructuradores del proyecto – dotando a la capital de la provincia de los adelantos que permitieron lograr un desarrollo que aún hoy puede entreverse. Por otra parte, su trazado vial jerarquizado posibilitó la paulatina incorporación del parque automotor, sin graves inconvenientes hasta hace pocos años. Su emplazamiento decidido por la proximidad de un puerto y la existencia de caminos que la conectaban con la capital del país y el interior de la provincia, definió desde sus orígenes una accesibilidad que posibilitaría su integración física, económica y cultural con el país y el exterior.

El perfil de la ciudad se configuró sobre tres ejes que respondían a la necesidad de posicionarla como nexo entre la pampa húmeda y la gran metrópolis[2]: las actividades productivas (puerto y frigoríficos), las actividades administrativas, como capital de la Provincia de Buenos Aires y las actividades de cultura, investigación y educación[3]. Sin embargo, este impulso inicial, que le confirió una identidad como polo científico-tecnológico y cultural, sufrió un temprano estancamiento, debido a la falta de políticas explícitas que continuaran expandiendo la senda y la espiral de creatividad originalmente planteadas.

1. 1. Globalización y dinámicas territoriales

En las grandes concentraciones urbanas argentinas, las transformaciones producidas en las últimas décadas en la economía y en la sociedad, se pueden resumir bajo el término de metropolización, englobando parámetros de índoles diversas tales como "terciarización de la economía, privatización de los servicios urbanos, desarrollo del sector inmobiliario ligado a las nuevas formas de consumo y de esparcimiento, así como también aumento de la pobreza y de las desigualdades"[4].

Esta dinámica se verifica diferencialmente en la estructura urbana. En zonas periurbanas con la formación de complejos de carácter comercial, industrial, (shoppings, parques industriales) y residencial (urbanizaciones cerradas); con la localización de barrios marginales, parques temáticos y de predios destinados a grandes eventos de alto impacto en la movilización.

En las zonas centrales se produce un doble proceso. Por una parte áreas que antiguamente estaban ocupadas por industrias o por población obrera se renuevan y reciclan para ser destinadas a sectores de altos ingresos (gentryficación) o a la localización de servicios altamente especializados. Por otra parte se produce la ocupación de antiguas áreas residenciales por sectores de bajos ingresos con la consecuente depreciación del parque habitacional (tugurización)

Asimismo, ciertos espacios desafectados de sus usos específicos (playas de maniobras de ferrocarriles, zonas de depósitos portuarias, etc) altamente codiciados por el sector inmobiliario nacional e internacional se constituyen en nuevos nodos de usos mixtos. Actualmente estas áreas se han constituido en foco de las luchas entre los sectores marginados de la economía que intentan ocuparlas y sectores de la población urbana que se resisten a estas prácticas.

Estos cambios, analizados desde la perspectiva de este trabajo, se evidenciaron principalmente en: la flexibilización de los horarios laborales, la ampliación del horario comercial, la variada y diversificada oferta de equipamientos y servicios escolares, extraescolares, culturales, deportivos, la combinación de fenómenos centrífugos y centrípetos de localización y deslocalización. Factores que llevaron a la modificación de los modos y tiempos en los movimientos de personas, de bienes y de servicios y conducen a repensar la noción de movilidad a partir de la percepción de una nueva estructuración de los desplazamientos tanto a nivel individual como colectivo. Es así como una concepción que supere la bipartición entre la ciudad y el transporte, lo inmóvil y lo móvil, lo compacto y lo fluido, etc, es decir una concepción fundada sobre las nociones de ciudad y movimiento, comienza a ser formulada.

1. 2. Transformaciones de la movilidad.

Mientras que en la sociedad industrial la movilidad estaba regida por relaciones que se establecían a partir de criterios de proximidad entre los centros de producción y los ámbitos residenciales de la población, actualmente estas relaciones se ven alteradas por un doble proceso de agregación/desagregación de las actividades económicas y residenciales. Las transformaciones que tienen lugar a partir de la segunda mitad del siglo XX, con la aparición del nuevo paradigma tecno-económico, cuyos factores clave son la informática y la información[5], modifican la noción de tiempo y espacio e impactan en la organización de los procesos influyendo en las nuevas modalidades de la movilidad. El incremento de la velocidad de los transportes acorta las distancias temporales, aún cuando las distancias espaciales se agranden. Se cambia la escala del registro espacial en función del registro temporal devenido en movilidad, siendo la proximidad social y las vinculaciones funcionales entre los diversos lugares urbanos los que se traducen en ventajas y recursos de la ciudad

En la actualidad la gente vive en una multiplicidad de lugares y ciudades a la vez, y la proximidad no es ya una cuestión de espacio sino de tiempo. En los años ´60 el recorrido promedio de un habitante de una ciudad grande argentina era de 5 kilómetros diarios aproximadamente mientras que esas distancias se extienden en la actualidad hasta 50 Km.[6] posibilitadas por la mayor rapidez y el aumento en la seguridad y confort de los transportes.

La discontinuidad en los espacios no representa más que un inconveniente menor, puesto que la movilidad es también la capacidad de establecer continuidad entre espacios fragmentados. El hombre de la movilidad es el signo de la ciudad actual, que ya no se establece para integrarse, sino que se integra por el flujo[7]. Es así que nos encontramos frente a una nueva forma de segregación a partir de la movilidad, mientras las clases

más altas de la sociedad acceden a los desplazamientos generalizados, las más desfavorecidas están sujetas al sedentarismo obligado.

Por otra parte, la posibilidad individual de acceso a las redes informáticas amplía las oportunidades de relaciones tanto sociales como productivas diluyendo las distancias. Sin embargo, parecería que el contacto interpersonal a través de las redes informáticas incentiva la necesidad de relacionarse personalmente, lo que produciría nuevas motivaciones de movilidad. Se crea así una contradicción en la banal imagen del hombre fijo e hiperconectado con el mundo exterior a través de su computadora sin necesidad de proximidades físicas.

Ahondar en la naturaleza de estos cambios permitiría reconocer la existencia de influencias del proceso de globalización sobre los procesos urbanos. Sin embargo, esa influencia no "borra las viejas historias", y viene a incorporarse a procesos endógenos[8]. Son estas consideraciones que nos conducen a buscar en los diferentes periodos históricos las relaciones entre la urbanización y las lógicas de desplazamiento. En estudios realizados sobre algunas ciudades europeas[9] se demuestra la coherencia entre estas relaciones, considerando un estrecho vinculo entre las nuevas prácticas de movilidad (alargamiento de los flujos para un tiempo medio de recorrido casi sin modificación) el uso creciente del automóvil y la expansión urbana[10]. Sin embargo la aplicación en ciudades argentinas, de esta casi premisa, tendría que ser verificada, la aparente coincidencia no significa la misma relación causal.

En el área metropolitana de Buenos Aires la urbanización fue orientada por las vicisitudes de la especulación sobre la renta del suelo de áreas fundamentalmente vinculadas a los grandes ejes de comunicación. Loteos indiscriminados de zonas agrícolas, consistentes en una simple subdivisión de la tierra sin contemplar servicios ni transporte público, fue la modalidad anárquica de expansión de las grandes ciudades. El transporte automotor fue el factor excluyente de estas nuevas configuraciones territoriales, así como el trazado de los ferrocarriles en el siglo XIX fue un elemento preponderante de la expansión urbana direccionada, que transformó radicalmente las formas de movilidad de la población.

Actualmente el crecimiento urbano, que se manifiesta principalmente en su carácter expansivo, profundiza la polarización poniendo en evidencia con mas crudeza que en décadas pasadas, la fragmentación social y espacial de nuestras ciudades. Tal sería el caso de los terrenos aledaños a la autopista La Plata - Buenos Aires. Su recorrido es un tratado sobre la fragmentación: en la margen Este se establecen con mayor o menor éxito distintas tipologías de urbanizaciones cerradas, mientras en la margen Oeste crece subrepticiamente una ciudad lineal de lata y cartón; a ambos lados la "omnipresente" arquitectura de las estaciones de servicio como símbolo de extraterritorialidad en un país "moderno y globalizado".

2 GLOBALIZACIÓN Y MOVILIDAD EN LA MICRORREGIÓN DEL GRAN LA PLATA

Establecer relaciones entre los procesos de globalización, las dinámicas territoriales y los cambios en las modalidades de la movilidad, apunta al conocimiento de los factores que influyen en las transformaciones urbanas en la Microrregión. El análisis se realiza a partir del proceso histórico y sobre la base de hipótesis estructurantes:

a) La movilidad y la accesibilidad que presenta actualmente la Microrregión se adecuan a la infraestructura propuesta a fines del siglo XIX;

b) El crecimiento de la Microrregión de La Plata presenta singularidades, reflejo de las condicionantes económicas en general y de la evolución del sistema de transporte en particular, siguiendo las tendencias que se evidenciaron desde su fundación;

c) La morfología urbana está directamente relacionada desde sus orígenes con la localización fragmentada de sectores sociales diferenciados. Las políticas adoptadas en respuesta a los requerimientos de la globalización ahondan estos procesos de fragmentación acentuando las soluciones de continuidad del tejido urbano.

d) Las actuales transformaciones territoriales refuerzan ciertas tendencias preexistentes, aunque se ajusten a requerimientos de la globalización.

Del análisis histórico centrado en la movilidad, surgen tres momentos característicos que manifiestan cambios importantes en la organización urbana: 1). La etapa fundacional (1882-1929), sobre la cual se articula la actual situación, relacionada a la llegada de flujos de capitales europeos y basada fundamentalmente en el desarrollo del ferrocarril y el tranvía; 2). La etapa de industrialización (a partir de 1930) vinculada a la predominancia de los capitales norteamericanos y centrada en el desarrollo de las redes viales y del transporte automotor. 3). La etapa neoliberal (a partir de 1980) vinculada al proceso de Globalización y basada en el uso masivo del automóvil y la concreción de grandes proyectos urbanos y regionales.

2. 1. La etapa fundacional. La ciudad del ferrocarril y los tranvías. (Figura 1)

La Plata se funda en 1882 momento clave de la historia Argentina. La década de 1880 señala el fin de la etapa colonial heredera de la cultura hispánica y la inauguración de una nueva era liberal y renovadora de mano de la revolución industrial europea. La unificación del país, luego de un largo período de guerras internas y la federalización de la ciudad de Buenos Aires inician una etapa de estabilidad política que permite la aceleración del progreso económico dando garantías para la entrada masiva de inmigrantes y sobre todo del capital europeo. Se dan a fines del siglo XIX las condiciones históricas para que la Argentina se incorpore plenamente al mercado

capitalista mundial como exportadora de materias primas, e importadora de productos industrializados.

La estructura latifundista de la Argentina obliga al caudal migratorio a radicarse preferentemente en las ciudades ofreciendo mano de obra abundante para las importantes construcciones de la época. A su vez en Europa se inicia el proceso de concentración industrial y la época del capital financiero. Esta doble coyuntura produce por un lado la afluencia de capitales hacia Argentina, y por el otro la posibilidad de generar acumulación de capital como producto del intercambio comercial permitiendo la realización de obras de gran envergadura. En esta primera etapa la organización espacial de La Plata responde a través de su sistema de movimientos a las exigencias del primer proceso de mundialización de la economía incorporando las nuevas tecnologías que el paradigma imperante posibilitaba y beneficiándose con la infraestructura "de punta": puerto, ferrocarril, tranvía eléctrico, iluminación eléctrica, telegrafía, radio y con las innovaciones urbanas dictadas desde el higienismo europeo: áreas verdes, espacios públicos, redes de agua, electricidad y desagües, educación y salud. Un documento del año 1885[11], tres años después de su fundación, permite tener una idea sobre el valor que se le otorgaba a las nuevas tecnologías: "Nacida ayer esta ciudad, hoy ostenta orgullosa con sus anchas avenidas y calles empedradas, numerosísimas casas, grandes palacios, suntuosos edificios públicos, aguas corrientes, luz eléctrica, tramways, ferrocarriles que la ligan con el resto de la Provincia y de la República, canales navegables y un gran puerto que quedará terminado para darle la expansión que necesita su corazón y su cerebro en el abrazo confraternal del mundo civilizado". Asimismo, las nuevas tecnologías de enfriamiento posibilitaron el desarrollo de la industria frigorífica de capitales ingleses, transformando en obsoleta la economía preexistente en la región que culminó con la desaparición de los saladeros.

Las demandas de este nuevo paradigma económico fueron asumidas integralmente por el primer gobernador de la provincia, fundador de la ciudad. El discurso pronunciado ante la Legislatura el día de su asunción de mando es una síntesis cabal del pensamiento positivista de la época resaltando los valores del higienismo del siglo XIX: "La ciudad Capital para que responda a su desenvolvimiento y a su destino, debe ofrecer fácil acceso a los hombres y a los intereses que está llamada a servir, consultar con la higiene que se impone en primer término en nombre de la existencia; las conquistas del arte que llevan el sentimiento de lo bueno y de lo bello; los adelantos de la industria que agiganta la producción y los transportes reclamando cada día mas amplias avenidas y las conveniencias del comercio, para que esto concurra a su rápido acrecentamiento."[12]

Los requerimientos para la concreción de estos enunciados aparecen como principios a tener en cuenta para la elección del emplazamiento:

- Calidad de los terrenos en los que deba levantarse la ciudad para la edificación; y de los circunvecinos para la agricultura.
- Cantidad de agua suficiente para servir las necesidades de una ciudad populosa.
- Facilidades de comunicación con el exterior
- Condiciones para el establecimiento de las vías fáciles de comunicación con la Capital de la Nación, con las demás provincias argentinas y con el resto de la Provincia.
- Facilidades para hacer las obras de arte indispensables a la higiene y comodidad de un gran centro de población.

La propuesta relaciona las potencialidades naturales del lugar y la infraestructura existente con la accesibilidad planteada como concepto integrador de la ciudad con su territorio inmediato, con el país y el exterior.[13]

Estas ideas plasmadas en la propuesta física de la ciudad fueron consideradas a la hora de decidir su fundación ex-novo. Se descartaron los núcleos urbanos ya consolidados y se eligió un terreno casi virgen pero con las potencialidades necesarias para permitir el surgimiento de una gran ciudad. El terreno elegido poseía un puerto natural con las mejores posibilidades para convertirse en el más importante y desplazar así al de Buenos Aires. Su cercanía a la Capital del país era pensada como un factor positivo de desarrollo.

La importancia del lugar estaba dada por su puerto natural que "será el mejor que tenga la república por muchos años y ningún otro podrá hacerle competencia ventajosa, por su mayor vecindad a la embocadura del Río de la Plata, por su seguridad y por su posición con relación a la parte mas poblada de la Provincia y a los centros de nuestros mas numerosos e importantes productos" "La nueva ciudad fundada en él alcanzará una prosperidad inmediata porque estará en el primer puerto de la república destinado a producir una gran evolución económica".[14]

La fundación de La Plata coincidió con el período de expansión de los ferrocarriles argentinos y su conexión con la red interurbana fue una de las metas del gobierno provincial. El tendido de redes, ampliando las existentes anteriores a la fundación, se realizó en el lapso de los diez años siguientes y permitió unir La Plata y su puerto con las redes que cubrían el Oeste y el Sur del territorio provincial y con la ciudad de Buenos Aires, a partir de la cual se conectaba con el resto del país.

El ramal Norte que vincula La Plata con Buenos Aires generó la creación de núcleos poblacionales a partir de las estaciones que se fueron localizando en distintos tramos de la red. Estas localidades se han convertido actualmente en nodos de crecimiento cada vez más independientes.

En la propuesta fundacional la accesibilidad se plantea como concepto integrador de la ciudad con el país y el exterior. Para ello se diseñó un sistema integral de transporte que abarcaba el ferrocarril, los caminos y el tranvía[15]. El Ferrocarril, pensado como vínculo regional y urbano, rodeaba el casco fundacional en su totalidad.

La Estación Ferroviaria se localizó en el corazón de la ciudad como símbolo de la máxima posibilidad de accesibilidad y movilidad. Pocos años después por decisión de la empresa, la terminal ferroviaria es trasladada en el borde del casco urbano, lugar que ocupa hasta el presente. El desarrollo urbano posterior convirtió su emplazamiento en parte del área central.

Tres estaciones de la red de circunvalación permitían la accesibilidad a distintos puntos de la ciudad, agilizando la movilidad de los habitantes, de las cuales quedan hoy día sólo los edificios abandonados. Otras diez y siete estaciones dentro del perímetro del partido completaban el sistema de conectividad con el resto de la provincia. La mayoría de ellas inexistentes hoy, producto de una política contraria a todas aquellas implementadas en otros países del mundo a partir de la gran crisis del petróleo de 1973 y de las nuevas exigencias del paradigma económico actual. Las cuatro estaciones interurbanas que permanecen en la actualidad han revitalizado la movilidad y accesibilidad de los núcleos urbanos servidos.

Los caminos tuvieron una activa participación en las vinculaciones de la ciudad con su área de influencia y con el resto de la provincia. Parte del sistema actual ya estaba incorporado en el plan inicial que se completó en la década de 1930. La normativa municipal contemplaba restricciones al uso del suelo de sus márgenes que posibilitarían a posteriori su refuncionalización. Pero con el tiempo muchas de esas restricciones al dominio han sido vulneradas por su incumplimiento convirtiendo algunos de esos caminos en simples calles urbanas sin posibilidades de adecuación.

El tranvía, por su parte, permitía exclusivamente la conexión dentro del partido. La red inicial inaugurada en 1885, tranvía a caballo, fue rápidamente electrificada. Cubría el área central y llegaba hasta su periferia donde se localizaban las diferentes actividades, ampliando su área de cobertura y acompañando el crecimiento urbano. De las 14 líneas de tranvía, 8 convergían en la estación de ferrocarril, hecho que expresaba la importancia que asumía el tren como medio de transporte masivo de pasajeros y cargas en el desarrollo económico de la nueva capital y su gravitación como centro de servicios a nivel regional.

El trazado urbano[16] y el sistema de transporte respondieron a una misma lógica. Dos tipos de sistemas viales definieron el trazado: uno ortogonal que organizó la ciudad en una retícula, y un sistema de diagonales que se superpuso a este. Ambos sistemas, totalmente arbolados, presentan una malla jerarquizada de vías: calles y avenidas. En concordancia con el sistema vial un sistema de espacios verdes localizado en la intersección de las vías principales constituye una trama que define las diferentes secciones con plazas y parques de variadas formas y superficies. En el extremo NE- SO se localiza la mayor superficie arbolada: el bosque. La planta de la ciudad constituye un cuadrado de 5196 metros de lado delimitado por un bulevar de circunvalación de 90 metros de ancho, completado cien años después de la fundación y que posibilitó su adecuación al incremento del tráfico automotor.

De la proyección de las avenidas del damero hacia el exterior de la vía de circunvalación se marcó la subdivisión de chacras y quintas creando un cinturón frutihortícola destinado al abastecimiento de la cuidad. Fuera del casco central se localizaron el cementerio y los hospitales, considerados por el higienismo como no compatibles con el buen funcionamiento del área urbana, también estuvieron previstas en la zona extra muros las localizaciones de los hornos de ladrillos así como algunas actividades industriales y fundamentalmente el puerto, motivo de la elección del emplazamiento de la ciudad.

La movilidad, en esta etapa, estaba centrada en el movimiento de las personas hacia actividades productivas industriales localizadas principalmente en la región nordeste y sudeste, la actividad administrativa en el centro de la ciudad, y los desplazamientos hacia la capital del país, cuya dependencia marcó desde los orígenes un proceso irreversible. La movilidad se basaba en una fuerte vinculación entre la red de transporte y las actividades. Tal es el caso del corredor regional ferroviario que además de vincular la ciudad de La Plata con el resto de la región conectaba los núcleos mas importante de actividades: el Matadero de Abasto (1884), los frigoríficos Swift (1904) y Armour (1914), el Arsenal Río Santiago, creado en 1905, el Hospital de Melchor Romero, el puerto y la destilería YPF (1925).[17]

La destilería de petróleo emplazada en la franja de terreno entre el puerto y la ciudad de la Plata, conformó conjuntamente con los frigoríficos un polo de actividades secundarias con una importante absorción de mano de obra que generó una considerable masa de nuevos desplazamientos. Esto produjo un efecto atractor de otras actividades y de nuevos nucleamientos habitacionales.

El crecimiento poblacional, compuesto fundamentalmente por el aporte migratorio extranjero y que constituyó la base poblacional desde la época de la fundación, se radicó principalmente en el área central de la ciudad y sobre dos ejes con perfiles socio-económicos netamente diferenciados. Sobre el eje Noroeste se localizaron, en su mayoría, viviendas secundarias, de sectores sociales altos y medios altos. Sobre la zona sudoeste, que presentaba menores valores de la tierra, se situaron sectores de clase obrera y clase media baja, mientras que las tierras urbanas dotadas de servicios del área central quedaron reservadas para las clases medias y medias altas debido a la especulación que produjo un incremento del valor de la tierra. Este fenómeno, consecuencia por una parte de la concentración de actividades comerciales, administrativas y de servicios y por otra parte de la existencia de un sistema de transporte eficiente, fue el origen de procesos de expansión temprana de la ciudad fuera del casco fundacional. Tendencias que se consolidan en los períodos siguientes.

2. 2. La etapa de la industrialización. El modelo urbano automotor

A partir de la década del 1930 los capitales norteamericanos vinculados a la industria automotriz y al petróleo consolidan su presencia en el país incrementando la importación de automotores, hecho que se tradujo en un plan de modernización y de extensión de la red vial. Estos cambios influyeron significativamente en la organización espacial, mejoraron la articulación de la región con la Capital y el interior del país y repercutieron en la movilidad de la población. La existencia de la nueva red vial y la demanda de viajes de los usuarios impulsaron la creación del sistema público automotor de pasajeros, que permitió desvincular el crecimiento urbano de las áreas de influencia del ferrocarril y del sistema tranviario. Comenzó así una espiral de expansión de la ciudad, potenciada en las últimas décadas con el incremento exponencial del automóvil

El sistema de transporte público automotor se estableció en 1932 con un servicio de media distancia que cubría el trayecto La Plata –Magdalena y posteriormente en 1935 con un servicio entre La Plata y Buenos Aires, superponiéndose de esta manera, sobre un mismo corredor la red vial y la ferroviaria. Situación que produjo una concentración de la oferta de servicios de transporte sobre el eje La Plata Buenos Aires. En 1934 se inició el servicio urbano compitiendo con el ferrocarril y el tranvía, hecho que condujo al creciente deterioro de este último hasta su desaparición en 1966. Entre los múltiples factores que influenciaron este proceso se pueden citar la presión ejercida por intereses económicos ligados a la industria automotriz; la promoción de la utilización del petróleo, la baja rentabilidad alcanzada por el sistema tranviario nacionalizado a fines de la década del 40, que no pudo ni intentó resistir la competencia.

Esta escalada hacia la mono-modalidad del sistema de transporte y el progresivo deterioro de la infraestructura vial sumada al "reflujo de sus actividades generadoras hacia la Capital Federal", y "la detención del desarrollo de los servicios energéticos, en la década de 1950 profundizaron "la distorsión que anida en la Ciudad por la falta de equilibrio entre su estagnación estructural y el extenso y excesivo desarrollo morfológico, que no guardan relación entre sí"[18]. La lucha de intereses económicos y la inexistencia de políticas generadoras de un proyecto de ciudad impidieron el desarrollo del sistema multimodal, contrariamente a las propuestas europeas que impulsaban la extensión y la modernización de los medios rígidos.

El proceso de estancamiento detectado por los autores del Plan URBIS pretendió ser revertido por las políticas económicas implementadas por el gobierno desarrollista de Arturo Frondizi (1958-1962) centradas en la promoción industrial. En este sentido la región se vio favorecida por una parte, con la localización de la industria petroquímica que configuró a partir de fines de los 70 uno de los mayores polos industriales del país y por otra parte con la instalación de pequeñas y medianas empresas autopartistas, vinculadas a la industria automotriz (Peugeot que se localizo en la cercanía de La Plata), metal mecánica y de máquinas herramientas. La creación de aproximadamente 3000 puestos de trabajo y el aprovisionamiento de insumos de las industrias transformó a la región en un nodo de atracción de viajes y circulación de mercancías.

Sin embargo la supeditación del poder político a los intereses de los grupos económicos nacionales y extranacionales, la falta de continuidad de propuestas estatales de desarrollo económico y las sucesivas interrupciones de los períodos constitucionales por golpes de Estado militares, impidieron el aprovechamiento de las ventajas comparativas de la micro– región en el marco de las transformaciones globales. La inexistencia de políticas de Estado que impulsaran la reestructuración tecnológica y la desaceleración del proceso económico llevó al cierre de los frigoríficos (Armour y Swift) y a la consiguiente desaparición de fuentes de trabajo. La obsolescencia de sus tecnologías que requerían elevada mano de obra no calificada, el cierre del puerto para la comercialización de sus productos, que en los últimos tiempos se realizaban vía Buenos Aires y las restricciones impuestas por el Mercado Común Europeo a la importación de carnes, fueron factores que desencadenaron esta situación. Estas transformaciones son las primeras manifestaciones a nivel local de la reestructuración industrial que comenzaba a producirse a nivel global y que influyó en la estructuración del sistema de transporte y en las formas de movilidad de la población.

En este periodo se consolida el transporte público automotor y comienza a observarse una tendencia creciente en el uso de ciclomotores y automóviles a causa del desarrollo de la industria automotriz. La utilización de estos medios se reflejó en nuevas modalidades de movilidad, que compitieron exitosamente con el transporte ferroviario y tranviario hasta lograr su desaparición. Esa transferencia de modos comenzó con los ciclomotores a mediados de la década de 1950, desplazados prontamente por el automóvil en la década del 60. A partir de este momento y hasta nuestros días la cantidad de automóviles en nuestra región pasó de un automóvil cada 11 hogares en 1970 a un automóvil cada 3,8 hogares en 1998[19].

Esta tendencia contribuyó a consolidar un modelo de crecimiento de ciudad de baja densidad hacia las periferias que se denominó "urbano - automotor".[20] Confluyen a su configuración factores tales como los menores valores del suelo ligados a loteos especulativos sin servicios de agua y de cloacas, alentados por la inexistencia de una normativa reguladora y la implementación de créditos hipotecarios destinados a la

año	PBI	Agric.	Gan.	Ind. Man.	Elec. Agua	const.	Com hotel	Transp. Almac.	Financ.	Servicios
1960	1.714,3	2,6	0,8	34,9		4,4	12,4	11,2	9,3	25,1
1970	1.921,4	7,5	0,4	38,2	1,8	1,4	8,3	13,6	4,9	23,5
1980	2.660,2	3,2	0,4	54,8	1,9	1,6	7,5	10,2	5,5	17,9
1985	2.745,6	3,6	0,1	53,8		1,3	6,6	7,8	3,9	17,2

Cuadro 1. PBI por sectores económicos de la microregión del Gran La Plata, años 60-85 expresado en millones de pesos, según paridad adquisitiva base 1977.
Fuente: Elaboración propia en base a datos del Ministerio de Economía de la Nación y de la Dirección de Estadística de la Provincia de Buenos Aires.

vivienda individual. El incremento de la movilidad, causa y efecto de este fenómeno, no fue contemplado por la Administración local como así tampoco por las empresas transportistas, ocasionando una demanda de viajes no satisfecha que derivó en el incremento de la oferta de taxis y la amplia difusión del modo remis.[21]

El modelo "urbano - automotor" configurado a partir de la industrialización de la década de 1960/70, y de la expansión de la periferia, entró en crisis a fines de esa última década coincidiendo con el golpe militar de 1976. Se inicia un proceso económico que tuvo como eje al circuito financiero, en detrimento del proceso productivo, y a la apertura de los mercados que llevó a la desaparición de cientos de pequeñas y medianas empresas, posicionando al país y a la región en desventaja frente al nuevo orden económico mundial. Sin embargo en la región se produce un doble fenómeno. Por una parte la concentración de la industria petroquímica, que se manifestó en un crecimiento importante del PBI[22] y por otra parte el deterioro de la actividad productiva no perteneciente al sector petroquímico. Este proceso se verifica en los guarismos relativos a la distribución del PBI de la región, según sectores de actividades, con un considerable aumento en el período 70-80. En el cuadro 1 se observa el incremento del PBI perteneciente al sector industrial (petroquímica) mientras que decae en el resto de las actividades. Este proceso influyó en la organización espacial del territorio estructurado sobre la red vial extra-urbana existente. Esta red resultó inadecuada para absorber los nuevos flujos del transporte de carga con origen y destino en el polo petroquímico, que provocaron sobrecarga de flujos afectando hasta el presente a la región en su conjunto.

En el cuadro 2 se presenta el PBI distribuido en los tres partidos. Los datos expresan claramente la situación de la región. Mientras el PBI del partido de Ensenada se duplica en el período, por la instalación de la industria petroquímica, en Berisso decae bruscamente a más de la mitad, por el cierre de los frigoríficos.

En el cuadro 3 se sintetiza el proceso de deterioro de la actividad productiva que fue más pronunciado que en el resto de la provincia y del país, registrando el 28% de disminución de personal ocupado contra el 10% de la provincia y el 10,1 % del país. La cantidad de establecimientos disminuyó en 21, 7% en relación al 6,7% de la provincia y 13,4% del país. La disminución de los puestos de trabajo y el cierre de los establecimientos se reflejaron en la disminución de los desplazamientos organizados origen – destino y en el incremento de los viajes azarosos ya sea en búsqueda de nuevas fuentes de trabajo o como resultado de los cambios de las temporalidades laborales.

En el cuadro 4 se muestra la cantidad de desplazamientos producidos en la Microrregión, el crecimiento poblacional entre 1970 y 1985 y el porcentaje de viajes con origen y destino dentro de los limites de cada partido. La relación entre la variación porcentual de la población y de los viajes se comportan de manera diferente según los partidos. En el partido de La Plata, el ritmo de crecimiento de los viajes es menor que el

AÑO	LA PLATA			ENSENADA			BERISSO		
	PBI TOTAL	% INDU	PBI/CAP.	PBI TOTAL	%IND.	PBI/CAP.	PBI TOTAL	% I ND.	PBI/CAP.
1970	1.196,0	21,4	2930	559,4	76,1	1415	164,1	64,5	2720
1980	1.303,0	18,7	2840	1.251,3	89,6	3090	95,8	24,7	1440
1985	1.415,6	17	2860	1.257,8	91,3	3408	72,3	12,3	990

Cuadro 2. PBI por sectores La Plata, Berisso, Ensenada, años 60-85 expresado en millones de pesos, según paridad adquisitiva base 1977.

Se presenta el PBI distribuido en los tres partidos. Los datos expresan claramente la situación de la región. Mientras el PBI del partido de Ensenada se duplica en el período, por la instalación de la industria petroquímica, en Berisso decae bruscamente a más de la mitad, por el cierre de los frigoríficos.

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Ministerio de Economía de la Nación y de la Dirección de Estadística de la Provincia de Buenos Aires.

poblacional (16,3% y 22,5%, respectivamente). En Ensenada, se produce un incremento del 20% de viajes, provocado por la instalación de la industria petroquímica, mientras que la población solo aumenta el 10,8% y los puestos de trabajo disminuyen el 15%, evidentemente la mayor actividad producida por el polo petroquímico con horarios de funcionamiento no convencionales producen un aumento en la movilidad de la población. En Berisso se verifica una disminución del 7% de los viajes que corresponde con el cierre de establecimientos y la merma de personal. En 1970 se producían 1,02, 072 y 0,68 viajes por habitante y por día respectivamente en cada partido (La Plata, Berisso y Ensenada), en 1985 se habían reducido en Berisso y La Plata a 0,57 y 0,94 respectivamente, mientras que en Ensenada aumentaron a 0,74 viajes por habitante.

la situación jurídica de la planta instalada en terrenos nacionales y que no aportan impuestos a la Municipalidad. El deterioro de las condiciones socioeconómicas de la población se producen fundamentalmente en Berisso en razón del cierre de los frigoríficos.

2.3. Etapa de la Globalizacion El modelo neoliberal y la masividad del automóvil. (figura 3)

Los problemas de desindustrialización y concentración económica que comenzaron a detectarse en la década de 1980, se agudizaron en los finales del siglo XX. En esta etapa, las políticas neoliberales adoptadas en el país, requeridas por los centros mundiales del poder económico, condujeron a la apertura

Localidad	Cen Ec 1974		Cen ec 1985		variación porcentual 1974-1985	
La Plata	Establec. 1.183	Personal 13.714	Establec 926	Personal 11.244	Establecimiento -21	Personal -18
Berisso	150	6.147	129	1.609	-14	-73
Ensenada	93	10.539	64	8.897	-31,2	-15,6
Gran La Plata	1.426	30.400	1.119	21.750	-21,5	-28,5
	Establec.	Personal	Establec	Personal	Establec.	Personal
Gran Buenos Aires	29.950	494.028	27.934	435.698	-6,7	11,8
Resto Provincia	16.650	186.690	12.797	176.359	-23,1	-5,5
Total Provincia	46.600	680.718	40.731	612.057	-12,6	-10,1
Total Pais	126.388	1.525.221	109.436	1.373.173	-13,4	-10

Cuadro 3. Proceso de desindustrialización 1974-85
Fuente: Censo Económico INDEC 1985

LOCALIDAD	POBLACION			CANTIDAD DE VIAJES				Variación porcentual de viajes %
				1970		1985		
	1970	1985	Crec. pob	Viajes diarios	internos %	Viajes diarios	internos %	
La Plata	408327	508668	24,50%	422.914		480.584		12,70%
Berisso	60243	70121	16,40%	43.768	47,9	40670	43,2	-7%
Ensenada	39530	43802	10,80%	27.261	64,1	32851	66,2	20%
Total	508100	622591	22,5	476.079		554.105		16,30%

Cuadro 4: Relación entre población y cantidad de viajes totales.
Fuente: Elaboración propia, a partir de datos de los Censos de Población y Vivienda INDEC 1970 – 1980, información secundaria de las empresas de transporte e información propia relevada en terreno.

Asimismo se ampliaron los destinos fuera de los límites del partido, hacia las periferias de la ciudad de La Plata, donde se localizaban pymes, fundamentalmente ligadas a metalmecánica y autopartes. El incremento de los viajes en Ensenada (20%) se corresponde con el del PBI industrial del 40%. Sin embargo, el aumento del PBI industrial no se correlaciona con la calidad de vida urbana. Esta situación está relacionada directamente con

indiscriminada de los mercados, a la privatización y desregulación de las empresas públicas, tanto industriales como de servicios. Estas transformaciones derivaron en nuevas formas de producción industrial y de comercialización provocando una masiva desocupación que alcanzó el 19,5 % de la población económicamente activa de la región, porcentaje que superó ampliamente los guarismos nacionales (14,5 %).[23]

En el cuadro 5 se verifica esta situación analizando la disminución de los puestos de trabajo en cada uno de los partidos. Mientras en el período anterior la mayor supresión de puestos se produjo masivamente en la localidad de Berisso, debido al cierre de los frigoríficos, en el presente período, el motivo de la sustancial disminución de los puestos de trabajo (-53,7%) estuvo vinculado a la privatización y reestructuración de la industria petroquímica en Ensenada, aunque también es importante la reducción de empleos en Berisso (-37%) y en menor medida en La Plata (-19%), debido a la existencia de empleo público.

Mientras que el PBI total de la Microrregión era de 2.745,60 millones de pesos en 1985, sufre un leve incremento del 8,77% en 1994 pasando a 2.986.545 millones de pesos. Sin embargo se observa para el período una disminución del PBI por habitante del 2,2%, (4661 pesos por habitante). Si se analizan estos datos en relación a la evolución del PBI a nivel nacional, se verifica que la zona tenía en los años 1970 un PBI por habitante que prácticamente triplicaba el promedio nacional. Una diferencia menor se observa en 1985 mientras que la tendencia se invierte en 1994, cuando el PBI por habitante de la región era un 46% menor que el nacional. Sin embargo se verifican diferencias en cada uno de los partidos. Mientras en Ensenada se observa un crecimiento del 38,1%, en La Plata y Berisso disminuye un 11% y 2,7% respectivamente en el mismo período, manteniendo alguna correlación con la disminución de los puestos de trabajo. En Ensenada en cambio no existe correlación entre el incremento del PBI (31,8%) y la disminución de los puestos de trabajo (53,7%) Esta falta de correlación se explica por el tipo de industria, la reestructuración industrial, la flexibilidad laboral y una productividad alta. En cambio la disminución de puestos de trabajo en las otras ciudades están relacionados con actividades de poca influencia económica en el conjunto de la región, fundamentalmente comercios y pymes.

En este contexto la movilidad de la población medida en cantidad de viajes muestra signos de coherencia en relación a las variaciones del producto bruto interno de los diferentes partidos, mientras que en la ciudad de Ensenada disminuyen un 24,7 en correlación con la disminución del PBI por persona de la región y de los puestos de trabajo, el incremento de los viajes en la ciudad de la Plata(19,8%) coincide con el incremento del parque automotor con la atracción de los nuevos centros comerciales en La Plata y con la inauguración de la autopista La Plata-Buenos Aires. (Cuadro 7)

Estos cambios en la movilidad de las personas así como los relacionados con los cambios en el PBI y la cantidad de puestos de trabajo, son efectos tanto de la reestructuración industrial como de la transformación de la estructura comercial.

partido	PBI			PUESTOS DE TRABAJO		
	1985	1994	Variación %	1985	1994	Variación %
Berisso	72,3	70,2	-2,7	1609	1007	-37
Ensenada	1257,8	1657	31,8	8897	4.115	-53,7
La Plata	1415,6	1259,3	-11	11244	9047	-19
Total	2745,6	2.986,50		21750	14169	-34,8

Cuadro 5: Evolución del PBI expresado en millones de pesos, según paridad adquisitiva base 1977 y Puestos de Trabajo por Partido.
Fuente: Censo Nacional Económico 1994 INDEC

año	pbi Región	Población Región en miles	Pbi /hab./región	pbi nacional	Población total en miles	Pbi total/hab.
1960	1.714,31					
1970	1.921,43	508,1	3781	29.704,00	24.700,00	1202
1985	2.745,60	580,8	4772	104.872,00	29.700,00	3531
1994	2.986,54	643,2	4661	232.608,00	34.000,00	6839
2001				268.966,00	36.200,00	7425
2002				197.663,00	36.600,00	5400

Cuadro 6 Evolución Producto Bruto PBI anual según paridad adquisitiva base 1977
Fuente: Ministerio de Economía de la Nación

La reestructuración industrial implicó, la reorganización de las empresas a partir del flujo continuo eliminando el sistema de almacenaje e incorporando al transporte como parte del proceso productivo, hecho que influyó sobre el sistema de movimientos. Así mismo la flexibilización laboral, el incremento del trabajo informal, la deslocalización de las empresas producto de dicho proceso producen cambios en la movilidad.

Desde el punto de vista del sistema comercial, las transformaciones referidas a la movilidad inciden en dos aspectos. En primer lugar, la transformación de la estructura comercial se evidencia en la microrregión con la localización en áreas periféricas relacionadas con ejes viales interurbanos, de dos empresas de capitales multinacionales, que introducen nuevas formas de comercialización, asociando el automóvil a la compra al crear grandes superficies de estacionamiento gratuito y acceso masivo. La compra pasa de ser una necesidad cotidiana a una actividad familiar y recreativa.

En segundo lugar, desde el punto de vista de la comercialización se modificó la estructura horaria[24], de

- Punta Lara planteado como vínculo necesario de la propuesta del corredor biooceánico entre las costas atlánticas de Brasil y del Pacifico en Chile, el desarrollo del puerto y la activación del aeropuerto, que han quedado actualmente en un cono de sombra.

La Zona Franca, creada por una ley de 1907, fue concebida como única Zona Franca del país con características de área industrial y exportadora comprometiendo al Puerto, al Aeropuerto y al Mercado Regional. Construida recién en 1994, respondió a una concepción estrictamente comercial posibilitada por la apertura indiscriminada de las importaciones. Este emprendimiento con su carácter de simple depósito fiscal, vinculado con el puerto de Buenos Aires, constituye un enclave con poca incidencia en el desarrollo económico de la región. En 1999 se habían incorporado solamente 900 puestos de trabajo. Su implantación en parte del predio que ocupaba Astilleros Navales, no contempló el movimiento de transporte de carga automotor produciendo graves alteraciones y congestionamiento en la red vial adyacente. La crisis

	POBLACION			CANTIDAD DE VIAJES				
	1985	1998	Var. %	1985	Internos	1998	Internos	Var.%
La Plata	508668	563147	10.1	480 584		576117		19,8
Berisso	70121	75683	7,93	40.670	47,9	37161	43,9	-8,7
Ensenada	43802	50127	14,4	32.851	64,1	24710	55,3	-24,7
total	622591	688699	10,7	554.105		637988		2,4

Cuadro 7: Relación entre población y cantidad de viajes totales

Fuente: Elaboración propia, a partir de datos de los Censos de Población y Vivienda INDEC 1980 – 1991, 2001. Información secundaria de las empresas de transporte e información propia relevada en terreno.

empleo que incidió en el volumen de flujos producidos en los accesos a la ciudad. Asimismo asistimos a una substancial transformación del comercio minorista tradicional que con la introducción de la entrega a domicilio produjo cambios en los hábitos de la población con importante incidencia en la movilidad.

Otro factor asociado directamente a los cambios de movilidad fue la renovación de las estaciones de servicios con sus centros de aprovisionamiento, verdaderos nodos de atracción en las redes de acceso a la ciudad. Todo esto contribuye a la modificación de los hábitos de consumo vinculados hasta fines de la década del 1980 a una red comercial de proximidad.

Concomitantemente a las transformaciones en la movilidad se verifican transformaciones territoriales que profundizan las tendencias de organización espacial de los períodos anteriores enfatizando centralidades embrionarias, potenciando el crecimiento de núcleos poblacionales en el eje La Plata - Buenos Aires e incorporando nuevas formas de urbanizaciones (barrios cerrados y asentamientos irregulares).

El proceso de globalización reactivó viejos proyectos (autopista La Plata- Buenos Aires y Zona Franca) realizados en el período e impulsó otros: el puente Colonia que sumió al país en el 2001 dejó prácticamente desactivado a este emprendimiento.

Si bien la autopista fue realizada en el marco del proceso de globalización (1992 – 2001) su proyecto fue aprobado por ley nacional en 1938. La construcción de la autopista formó parte del plan de privatización de rutas nacionales y provinciales mediante un sistema de peaje que constituyó una verdadera restricción a la libre circulación de personas y bienes poniendo fin a uno de los principios constitucionales al no proponer, en ciertos casos, vías alternativas de circulación.

Sin embargo las características de la Microrregión estructurada desde la fundación a partir de múltiples accesos, ha puesto a salvo la libre elección de los desplazamientos.

Así como a principios del siglo XX la relación entre el ferrocarril y los procesos de urbanización fue uno de los factores de mayor incidencia en la fundación de núcleos habitacionales generados a partir de las estaciones, actualmente se podría verificar una dinámica similar entre la autopista y las localizaciones residenciales. Sin embargo las características de ambos procesos son diferentes, mientras el primero generó un proceso de urbanización con heterogeneidad social y unidad

espacial y de vínculos con el núcleo fundacional (comerciales, laborales, o residenciales)[25] el segundo se manifiesta dentro de una lógica de expansión urbana autónoma, como es el caso de las urbanizaciones cerradas[26] o de la ocupación ilegal de terrenos[27] respondiendo a necesidades habitacionales no satisfechas desde los niveles estatales, acrecentando la polarización social, producto del modelo neoliberal, y provocando una neta fragmentación espacial.

Además de las nuevas localizaciones, la autopista reforzó la consolidación de las centralidades existentes sobre el corredor que une La Plata con Buenos Aires. Sobre este eje resulta un tejido continuo de uso mixto dirigido a un sector social medio y medio-alto que va configurando una suburbanización de tipo lineal.

En este contexto se modifican drásticamente los trayectos de los viajes motivados por las nuevas localizaciones de viviendas y complejos en las periferias, por las transformaciones de las temporalidades laborales y comerciales y por la adquisición de hábitos relacionados directamente con las posibilidades de movilidad que brinda el automóvil facilitando el acceso a una multiplicidad de oferta en servicios comerciales, culturales, de salud y esparcimiento en zonas periurbanas y en otras más allá de los límites de la región. Estas formas de movilidad incrementan la segregación social, ya no solamente ligada a la localización del hábitat sino a la posibilidad o no de movilizarse, agudizando la competencia entre los servicios de proximidad y aquellos localizados fuera del área de la microrregión. Asimismo ciertos sectores de la población ve restringida su accesibilidad por falta de otros medios de transporte público masivo. Gran parte de las nuevas demandas de movilidad son absorbidas por el automóvil particular cuyo parque se incrementó en 39,4% entre el '83 y el '93 pasando de un automóvil cada 4,5 personas en 1993 a uno cada 3,8 personas en 1998[28].

El incremento del uso del automóvil se traduce en un decrecimiento de aproximadamente un 32 %[29] de los viajes en transporte público de pasajeros, potenciado por la obsolescencia de la organización empresaria de "tipo fordista"[30] adoptada en los años cincuenta, que no se adecuó a las nuevas demandas de movilidad, por la supresión de los ramales ferroviarios y el deterioro del ramal Buenos Aires – La Plata, etc. Como consecuencia de su falta de adecuación, parte de los usuarios del transporte público de pasajeros tradicional fue transferida a otras formas de movilidad. Entre ellas la aparición masiva del servicio de remises[31] (entre 1994 y 1996 los remises crecieron de 200 a 900 unidades en La Plata)[32] captó parte de los usuarios anteriormente cautivos de este servicio, en razón de tarifas más competitivas. Este hecho obligó a la corporación de taxistas a implementar una disminución substancial de sus propias tarifas (25%). En este sentido el incremento general de este modo de transporte personalizado se constituye en un beneficio adicional para el usuario de las áreas poco consolidadas: la cobertura se independiza de los recorridos programados del transporte público, de la calidad de la infraestructura vial, produciendo así un mejoramiento no programado de la accesibilidad para grandes sectores de la población.

3. CONCLUSIONES

El resultado de este análisis permite observar una doble incidencia del proceso de globalización en la microregión. En lo relacionado con los aspectos económicos se verifica una influencia más notoria que en las transformaciones territoriales. Los primeros se relacionan directamente con la apertura económica, la flexibilización laboral y la reestructuración industrial. Las transformaciones territoriales siguen principalmente las tendencias históricas. Ambos afectan significativamente la movilidad de la población.

El origen de La Plata, a fines del siglo XIX, estuvo signado por la confluencia de variables macroeconómicas, tecnológicas y políticas enmarcadas en el proceso de mundialización de la época y en los intereses de los grupos de poder, dando lugar a la creación de una ciudad que aglutinó los elementos requeridos para enfrentarse a las transformaciones ulteriores. La movilidad y la accesibilidad fueron criterios vinculados a las relaciones entre la ciudad, la región, el país y el mercado mundial que definieron el proyecto fundacional, la elección de su emplazamiento y el trazado urbano, a pesar de no haberse explicitados en los documentos de la época.

Las redes ferroviaria y vial, la relación con el puerto, la organización de una estructura económica y cultural que podrían considerarse como funcionales a la evolución del orden económico internacional, fueron las bases del proyecto fundacional. Los vínculos de la ciudad con la capital del país, a partir de la interconexión de las actividades económicas y portuarias se fueron haciendo cada vez mas estrechos, lo que llevo a plantear la necesidad de una autopista hacia la década de 1930. Esta perspectiva fue frustrada tempranamente debido a la monopolización que efectuó la ciudad de Buenos Aires de las actividades económicas y portuarias y constituyó la primera ruptura de las tendencias iniciales. Ello implicó el abandono de la modernización de los sistemas de movilidad contribuyendo al estancamiento de la región.

Hacia la mitad del siglo XX, se producen cambios importantes en la movilidad con la introducción masiva del transporte automotor impulsados por el desarrollo industrial a nivel nacional. Sin embargo este desarrollo no fue acompañado por políticas económicas y científicas que conjugaran las potencialidades locales con los requerimientos del nuevo paradigma tecno-económico, hecho que impidió a la región posicionarse como un polo científico-tecnológico con eje en la Universidad, que había sido pensada en sus orígenes como un centro de investigación de excelencia. Esta falta de políticas tuvo como consecuencia la segunda ruptura en las tendencias iniciales que se tradujo en la disminución de la actividad

económica, la desocupación que tuvo una lectura urbana de fragmentación y segregación social.

La dispersión urbana, profundizada en la última década, tiene sus orígenes en los núcleos poblacionales vinculados a las estaciones ferroviarias. El desarrollo del transporte automotor que con su flexibilidad facilitó la accesibilidad de áreas cada vez mas alejadas del centro urbano potenció esta dispersión y la localización de los centros intermedios de oferta de trabajo, de esparcimiento y las nuevas modalidades comerciales sobre el tradicional corredor vial-ferroviario.

La fragmentación urbana del último periodo esta directamente vinculada a la segregación social producto del modelo neoliberal instalado en nuestra sociedad a partir de la década de 1970.

En relación a los emprendimientos verificados en el análisis y que aparecen impulsados por el proceso de globalización, fueron propuestos en los primeros años de vida de la ciudad. Dichos proyectos surgieron en las primeras décadas del siglo XX, como respuesta a la necesidad de promover el desarrollo endógeno y activar la relación de la región con la capital del país. La autopista fue concretada recién en 1995 respondiendo a la tendencia enmarcada en la apertura de los mercados, mientras que su utilización sigue fundamentalmente la histórica lógica origen - destino de los viajes tanto de personas como de mercancías. Su concreción atrajo simultáneamente la construcción de barrios cerrados por una parte y la multiplicación de los asentamientos ilegales.

El proyecto de ampliación y modernización del puerto de La Plata, desarrollado en la década del 1990, no tuvo ninguna repercusión hasta el momento ya que desde sus comienzos se frenó su desarrollo en beneficio del puerto de Buenos Aires. El destino ambicioso del período fundacional se fue esfumando paulatinamente a medida que el hinterland del puerto se reducía y su especialización en el área petroquímica, a partir de los años 1960, le confería un perfil vinculado exclusivamente a dicho sector.

En síntesis las nuevas formas de movilidad y las transformaciones territoriales de la última década reflejada en los nuevos emprendimientos comerciales, de esparcimiento, residenciales, en la reestructuración de las vías de comunicación y en la acentuación de la fragmentación urbana no están asociadas exclusivamente a procesos de globalización. El origen de la microrregión es un ejemplo paradigmático. Si bien su organización estuvo ligada a un período de fuerte influencia del proceso de internacionalización de fines del siglo XIX[33] y su evolución siguió los avatares de dicho proceso durante todo el siglo XX, las tendencias que configuraron social y territorialmente la microrregión fueron producto, tanto de esa influencia exógena como de causas generadas por las características propias del desarrollo económico y de la cultura política de la sociedad argentina. En este contexto, los problemas urbanos de principios del siglo XXI deben buscarse fundamentalmente en el reconocimiento de las causas endógenas que los producen, intentando recuperar el rol asignado por sus fundadores. Es una tarea ardua y quizás utópica, pero es la única forma de encontrar el camino del futuro.

BIBLIOGRAFÍA

Castells, Manuel. La Ciudad informacional. Ed. Alianza, Madrid 1995

Castells, Manuel. La era de la información. Vol.I, Ed. Alianza, Madrid 1997

Coni, Emilio. " Reseña Estadística y Descriptiva de La Plata". Ministerio de Gobierno. 1885

de Mattos, C.A. "Los límites de lo posible en la planificación regional", Revista de la CEPAL, dic. 1982.

De Paula, Alberto. "La ciudad de La Plata, sus tierras y su arquitectura". Ediciones del Banco de la Provincia de Buenos Aires, 1987

Departamento de Geografía, Fac. de Humanidades y Ciencias de la Educación, UNLP. "La Plata desde Geografía y cultura"

Dubois-Taine, G. "Les villes emergentes". Ed. De l 'Áube 1997

Dupuy, G." La dependence automobile. Syntomes, analyse, diagnostic, traitements". Col. Villes, Anthropos.Econ., Paris, 1999

Etchichury, Luis.M. " Estudio Histórico Estadístico Demográfico", Taller de Imprenta municipal, La Plata.1914

Fajnzylber, F. "La industrialización trunca de América Latina" Ed. Centro Editor de América Latina. México,1983.

Ghorra - Gobin, C. "Penser la ville de demain : Qu'est-ce qui institue la ville?": L'Hartmattan, París.

Heurgon, E. "Gares et urbanisation" Dossier Annales de Ponts et Chaussées N*89, avril 12999, Paris.

Heurgon, E. "Quand les transports devienent l'affaire de la cité". Ed. De l'Aube, París, 1999

Morosi, Julio. " La Plata ciudad antigua, ciudad moderna". Universidad Nacional de La Plata, Argentina. Instituto de Estudios de Administración Local, España; 1983

Perez, Carlota. "Revoluciones tecnológicas y transformaciones socio-institucionales" Segundo seminario Jorge Sábato, Venezuela. SPRU, University of Sussex. en Ravella, Olga "Ciencia tecnología, desarrollo de la urbanización del territorio" Revista de Estudios del Hábitat, EAU, La Plata 1997

Ravella, Olga y Nora Giacobbe, La Plata una ciudad planificada. A publicar en Urbanistica, Escuela de Arquitectura de Milán. 2001

Ravella,O., Rosenfeld, E.; "El Plan URBIS y la planificación regional en La Plata", 1997

Salvadores, Antonio. Fundación de la Ciudad de La Plata. Documentos Editos e Inéditos, 19xx

Sanz, Alfonso. Movilidad y Accesibilidad: un escollo para la sostenibilidad urbana en Ciudades para un futuro mas sostenible http:/habitat.aq.upm.es

Sassen, Saskia. The Global City. Ed. Princenton University Press.USA.1991

Tartarini, Jorge. La acción profesional en la fundación de La Plata. Consejo Profesional de la Ingeniería, Pcia. De Buenos Aires, La Plata,1982

Tauber, F. Partido de La Plata. Reflexiones y datos para una estrategia de desarrollo regional. Bloque de Concejales de

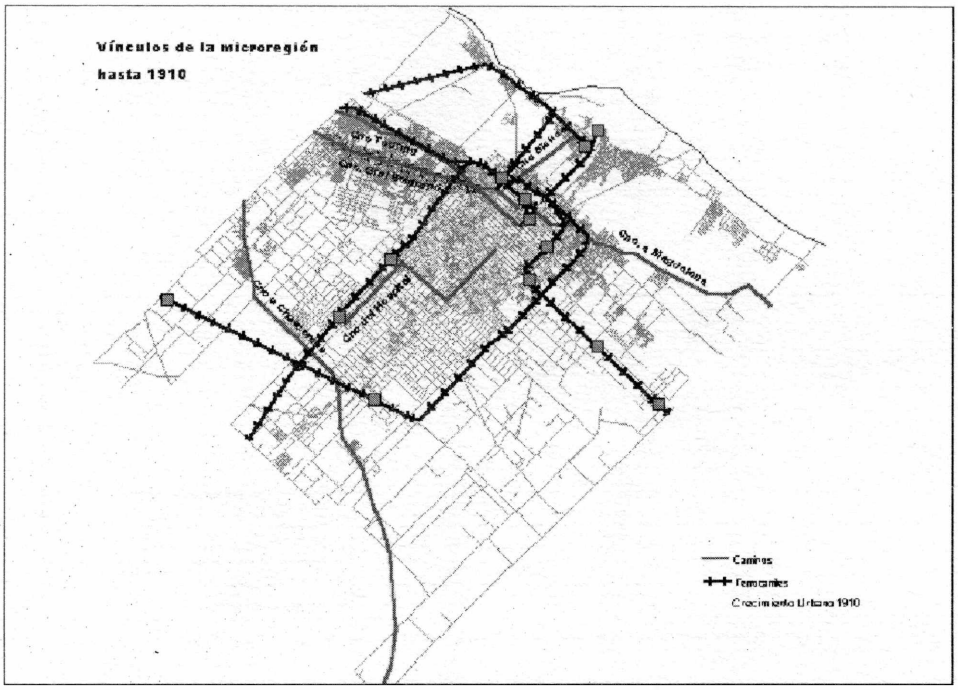

Figura 1 Sistema de Movilidad 1910
Fuente: Frediani,J.. Informe Beca de Perfeccionamiento UNLP 2004

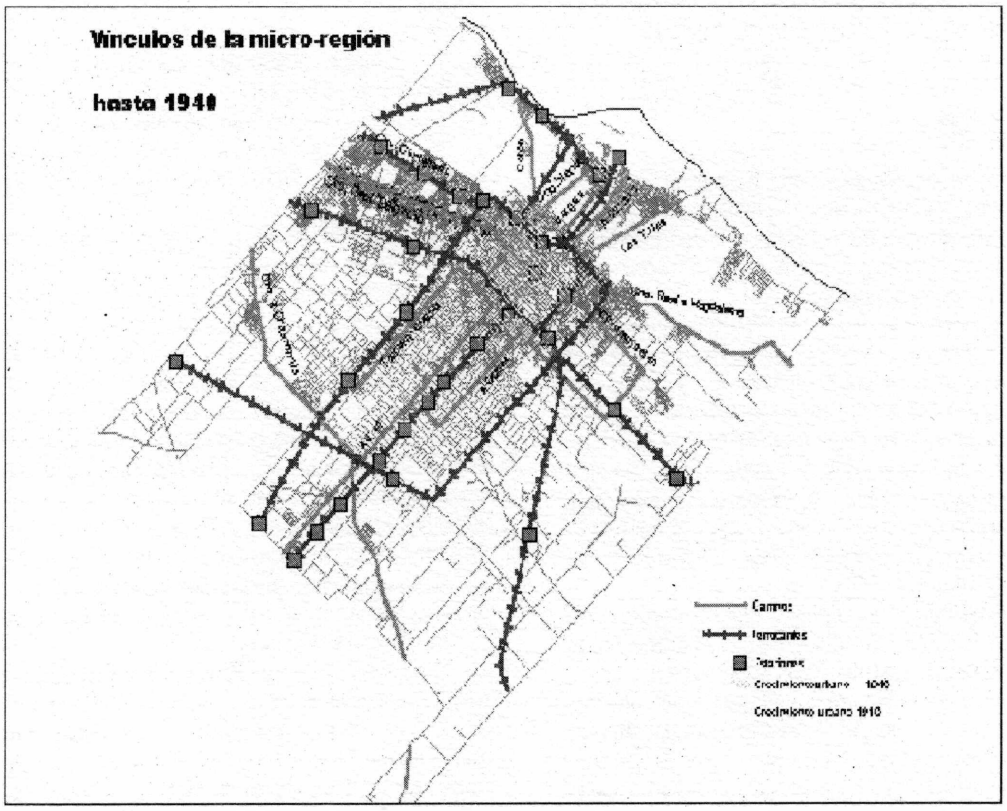

Figura 2: Sistema de Movilidad 1940
Fuente: Frediani,J.. Informe Beca de Perfeccionamiento UNLP 2004

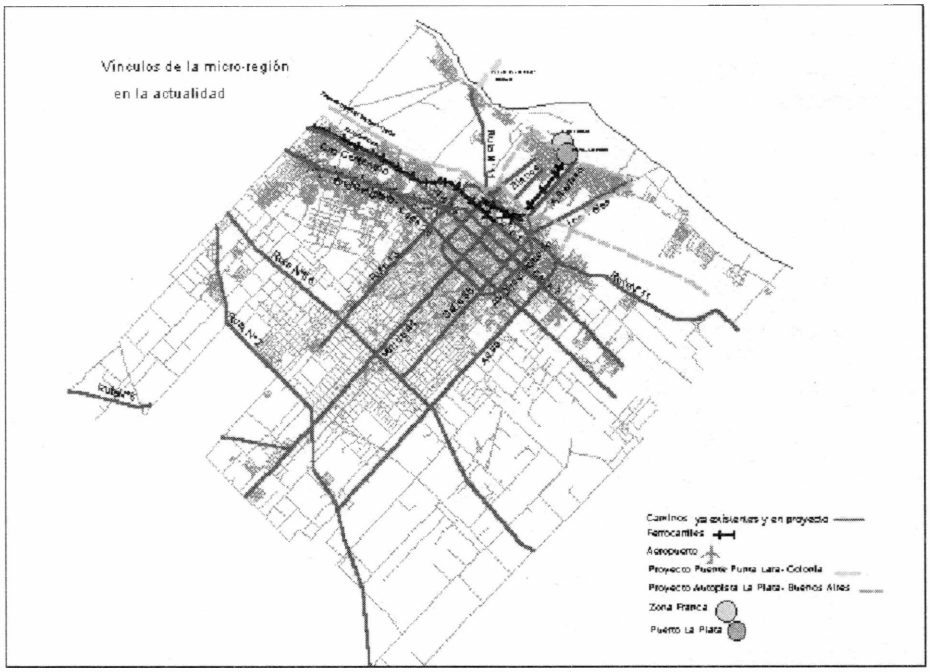

Figura 3: Sistema de Movilidad 2000
Fuente: Frediani,J.. Informe Beca de Perfeccionamiento UNLP 2004

la UCR. 1992.

URBANISME, N* 306, mai - juin 1999, París, Francia

URBIS, "Plan Regulador Conjunto de los Partidos de La Plata y Ensenada", 2 vol. La Plata, 1961.

REFERENCIAS

1. El estudio se inscribe en el marco de la propuesta de investigación sobre globalización y ciudades de la Red de Investigadores Iberoamericana sobre globalización y desarrollo.

2. Se refiere a Inglaterra que en el siglo XIX se constituía como potencia hegemónica mundial

3. "La Universidad de La Plata creada en 1887 implementó en sus inicios un sistema de excelencia que integraba: científicos de primera calidad internacional + laboratorio y bibliotecas actualizadas + razonable apoyo logístico y económico y el modelo Museo-Instituto. Los resultados fueron trascendentes, creativos y sólidos. Se prolongaron en el tiempo en las camadas de científicos y académicos cuyo prestigio fue reconocido a nivel continental e internacional". en Ravella O. Rosenfeld E. La investigación científica y el posgrado en la Universidad de La Plata. mimeo, Biblioteca FAU

4. Prévôt Schapira, Marie-France. Buenos Aires en los años '90: metropolización y desigualdades. EURE (Santiago), Dic 2002, vol.28, no.85, p.31-50. ISSN 0250-7161

5. Entendemos como paradigma, siguiendo el concepto planteado por Pérez C., una revolución global tanto técnica como organizacional que transforma por entero el qué y el cómo de la producción rentable y establece una nueva frontera de máxima eficiencia productiva. Cada uno de estos paradigmas se desarrolla en ciclos largos según Kondratieff. En el momento de creación de la ciudad de La Plata estaba en la etapa de madurez el paradigma cuyo factor clave era el acero y se iniciaba el paradigma cuyo factor clave era el petróleo. Pérez C. SPRU, University of Sussex.

6. Ravella, O. "El transporte como estructurador de la organización urbana". Ed. Limitada. Biblioteca de la FAU. UNLP

7. Castells, Manuel. La ciudad informacional. Ed.Alianza.Madrid 1995

8. Prévôt Schapira,Marie-France, op. cit.

9. Roullier, Jean – Eudes, Trois villes europeennes face aux deplacements. Revue Urbanisme nro. 12, (fuera de serie) abril 1999

10. Zemmbri, Pierre. L'impossible coherence.Urbanisme. Mai-juin 1999 N* 306

11. Dr. Emilio Coni. Reseña Estadística y Descriptiva de La Plata. Ministerio de Gobierno. 1885

12. Dardo Rocha. Discurso de asunción de mando como gobernador de la Prov. de Buenos Aires. 1881.

13. Requerimientos similares pero con signo diferente aparecen nuevamente a finales en la década de 1980. Las ciudades se ofrecen en la vidriera mundial compitiendo entre sí con el fin de seducir al capital internacional. La exigencia de un sistema vial fluido, de un ambiente urbano confortable, de la proximidad de puertos o aeropuertos y de una infraestructura educativa superior de alto nivel comporta una nueva concepción de la accesibilidad uniendo puntos de una red mundial..

14. Dardo Rocha. Op. Cit.

15. Concepción que actualmente está siendo potenciada en las propuestas de organización de los territorios.

16. La traza urbana estaba conformada por un cuadrado que contiene 36 secciones, de 6 cuadras por lado, o sea 36 manzanas de 120 metros de lado cada una, proporción que sufre una progresiva disminución en uno de sus lados hasta formar rectángulos de 120 por 60 metros en el eje de simetría que divide la ciudad en dirección NE–SO, enmarcado entre dos avenidas con arboladas ramblas centrales. Allí se localizaron los edificios públicos, rodeados de jardines, representativos

del poder provincial y municipal así como los de culto y cultura.

17. iniciada en 1925, con la instalación de los Yacimientos Petrolíferos Fiscales, YPF, empresa estatal de refinería de petróleo

18. Plan Urbis , en Ravella,O., Rosenfeld, E.; "El Plan URBIS y la planificación regional en La Plata", 1997. Unico plan contempló una visión de desarrollo futuro para la micro-región.

19. Ravella, O. op.cit..

20. Fajnzylber,F. "La industrialización trunca de América Latina" Ed. Centro Editor de América Latina. México,1983.

21. Se trata de un sistema exclusivo de agencias de transporte puerta a puerta que se popularizó a principios de los '90, compitiendo con los taxis, por localización espacial y por precio.

22. Se verifica un crecimiento del PBI/cápita en Ensenada de 1415 en 1970 a 3408 en 1985. Rosenfeld, E., Ravella,O. "Confrontación entre Planeamiento y realidad". CEA, UBA, mimeo. 1993.

23 . Datos correspondientes a mayo de 2001, guarismos que en septiembre de 2002 crecieron al 27 % (EPDH)

24. Regulada hasta ese momento por una legislación basada en la reivindicación laboral de las ocho horas de trabajo.

25. Los primeros asentamientos fueron en su mayoría residencias secundarias

26 . 17 conjuntos están finalizados , en vías de realización o aprobados.

27. Se trata de terrenos por lo general inundables y desprovistos de infraestructura

28. Estimación realizada a partir de la Encuesta Origen – Destino 1994, Ravella O.

29. Datos obtenidos de las declaraciones juradas de las empresas de transporte público automotor, año 1998

30 . Denominamos organización "fordista" del transporte a los trayectos que están en función de la organización del trabajo de la sociedad industrial, con la misma frecuencia en los mismos horarios todos los días del año.

31. La irrupción de los remisses en la región fue producto de dos factores concluyentes: una importante masa de empleados despedidos con indemnizaciones y una importante demanda de transporte insatisfecha que ya había sido detectada a fines de 1980.

32. Este fenómeno fue el resultado de la confluencia entre una demanda insatisfecha y de la existencia de una masa de dinero disponible producto de las indemnizaciones por los despidos masivos.

33 . Los indices de movilidad del capital para financiamiento de inversiones en los "paises emergentes" era, a fines del siglo XIX, de por lo menos tres veces más que a fines del siglo XX, dónde sólo el 10% de la inversión interna tenía financiamiento externo. Rapopport, M. Op.cit., (pág. 866)